LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS.... Un an. **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER. — **20** fr. — **10** fr. »

PARAISSANT LE SAMEDI
Rédaction et Administration, 11, rue Hautefeuille, PARIS

18 Mars 1899 — N° 27

LE BALLON L' « AERO-CLUB »

PLANANT AU-DESSUS DE DIJON, A 100 MÈTRES D'ALTITUDE.

Ce ballon, de 850 mètres cubes, figurera dans les ascensions qui seront organisées, cette année, au Jardin des Tuileries, pendant l'Exposition d'Automobiles.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES VITESSES DE L'HOMME

De tous les animaux qui volent dans les airs,
Qui rampent sur le sol ou nagent dans les mers,

dit l'honorable Boileau-Despréaux qui ne connaissait pourtant ni la bicyclette ni l'automobile pour désigner l'homme.

L'homme a, en effet, bien des façons de se véhiculer. A pied, à cheval, à bicyclette, en automobile, en chemin de fer, en ballon, à la nage, en patinant, etc.

N'est-il pas intéressant de savoir à quelle vitesse il se meut dans ces divers modes de locomotion? N'est-il pas piquant d'établir une comparaison, non entre leur commodité et leur confortable, — ceci a déjà été fait bien souvent, et ce n'est d'ailleurs qu'affaire d'appréciation personnelle, — mais entre leur rapidité? Ici ce n'est plus question de sentiment. Le chronomètre est là qui parle le langage précis et rigoureux de l'arithmétique. On peut discuter, à perte de vue s'il est plus plaisant de monter à cheval qu'en automobile. Il suffit de lire deux chiffres sans savoir quel genre de locomotion est le plus rapide. On peut discuter cent ans pour savoir si le patinage est plus sportif ou plus gracieux que le cyclisme. Il n'est pas permis de discuter plus du temps nécessaire pour faire la recherche, de leur vitesse relative.

Naturellement on peut envisager de diverses façons cette question de la vitesse de divers modes de locomotions. Il est évident que le bourgeois qui va faire un tour à bicyclette au Bois de Boulogne ne file pas à l'allure de Jacquelin ou de Bourrillon. Le gentleman qui va stepper ne prend pas non plus l'allure de Tom Lane ou de tel autre célèbre jockey. D'autre part, il est des plus difficiles d'apprécier la vitesse moyenne d'un genre de locomotion. Qu'est-ce même qu'une vitesse moyenne? A quoi reconnaîtrions-nous qu'elle n'est ni supérieure ni inférieure à la moyenne exacte? Le seul moyen de comparaison exact, c'est donc de comparer la plus grande vitesse obtenue, le record, pour employer le terme technique; c'est donc de la comparaison des records que ressortira la vraie, et, d'ailleurs, la seule possible comparaison des diverses vitesses que peut prendre l'homme.

(Cliché Beau.)
GREASLEY,
Vainqueur du Critérium de la natation. 804 m. en 13 m. 42 s.

Et, puisque nous parlons de vitesse, prenons les temps des divers modes de locomotions sur une distance qui soit, pour tous, autant que possible, de la vitesse. Je dis autant que possible, car il est nettement impossible de trouver une distance qui puisse passer pour de la vitesse pure pour tous. C'est ainsi que 10 kilomètres sont de la vitesse pour une automobile, que 3,000 mètres, la distance du Grand Prix de Paris hippique, est de la vitesse pour un cheval et que 1,000 mètres sont déjà presque du demi-fond pour un coureur à pied et un patineur, et le sont nettement pour un nageur.

Quelle distance allons-nous donc choisir? Le kilomètre, si vous le voulez bien, c'est-à-dire en nomme, à part les pays de race anglo-saxonne, la distance type, l'unité de mesure, et qui est d'ailleurs admirablement choisie pour être la distance moyenne, celle qui convient le mieux à tant de modes différents.

C'est donc sur un kilomètre que nous allons interroger le chronomètre en lui demandant de nous dire quelles sont les meilleures performances faites dans tous les pays, sur cette distance — ou sur une distance presque analogue, car hélas! disons-le de suite, dans les pays anglo-saxons, qui sont ceux où le sport est le plus en honneur et où les meilleures performances ont été faites, bien des fois ce n'est pas sur 1,000 mètres, mais sur un mille (1,609m,32) que la montre a donné son constat.

Ceci posé, penchons-nous sur la montre et lisons les chiffres qu'elle nous indique. Commençons par le plus simple. C'est à pied que se meut naturellement l'homme.

Quelle est sa vitesse à pied? La question est double, et double la réponse, car l'homme se meut à pied de deux façons: il court ou il marche. Donc deux records, course et marche.

Le kilomètre (course) a été couvert en 2 m. 37 s. 1/5 par M. G. Wood, du Racing-Club de France. Ce chiffre est d'ailleurs plus une indication de la plus grande vitesse qu'on peut atteindre à pied que sa limite exacte. Nous n'avons pas le temps exact des coureurs anglais et américains, meilleurs que les nôtres sur 1,000 mètres. Cependant nous pouvons comparer. L'Anglais Cumming a couvert en 1881 1000 yards, soit 913 mètres en 2 m. 17 s., et l'Américain Myers la même distance, la même année en 2 m. 13 s. Cette dernière performance donnerait vraisemblablement le kilomètre en 2 m. 25 s.

Le kilomètre (marche) a été couvert en 4 m. 24 s. par M. Barness Moss, du Stade français. On voit de suite l'énorme différence de ces deux modes de locomotion. Ajoutons que les plus grandes vitesses à pied s'obtiennent sur les pistes en gazon. C'est le terrain classique.

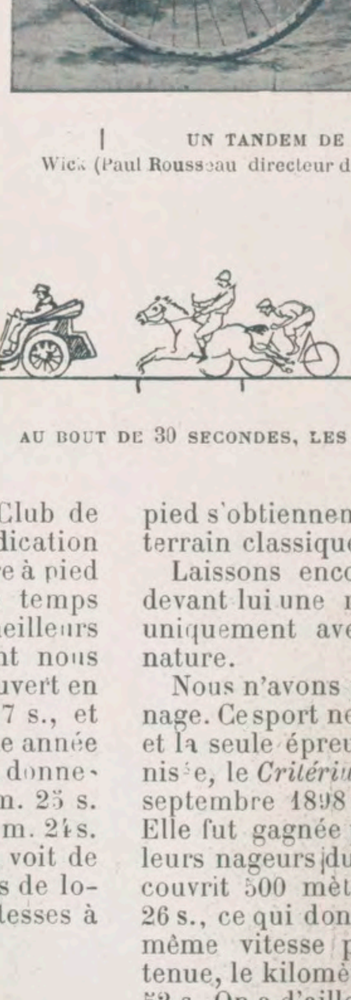
(Cliché Chiesi.) ANTONY,
Recordman du kilomètre lancé en tricycle, 1 m. 23 s.

Laissons encore notre homme à pied. Il trouve devant lui une rivière. Il peut encore la traverser uniquement avec les moyens que lui a fourni la nature.

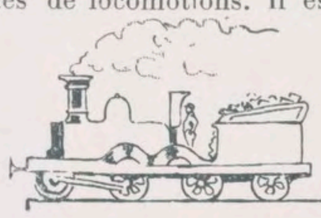
Nous n'avons pas le temps exact du kilomètre à la nage. Ce sport ne date d'ailleurs que d'hier en France, et la seule épreuve de réelle valeur qui y fut organisée, le *Critérium de la natation*, œuvre du *Vélo* en septembre 1898 ne se disputait que sur 500 mètres. Elle fut gagnée par l'Anglais Greasley, un des meilleurs nageurs du monde qui couvrit 500 mètres en 7 m. 26 s., ce qui donnerait, si la même vitesse pouvait être tenue, le kilomètre en 14 m. 52 s. On a d'ailleurs dû couvrir le kilomètre dans des temps peu éloignés de celui-ci. Le même Greasley, le roi des professionnels anglais a nagé un demi-mille, soit 804 mètres en 13 m. 42 s., et le roi des nageurs amateurs, J. Flyers, a nagé 1,000 yards, 913 mètres en 13 m. 52 s., ce qui donne le kilomètre en 15 m. environ, soit 4 kilomètres à l'heure, l'allure d'un homme qui se promène.

La nature ne comporte que quatre éléments dont l'un, le feu, est interdit à l'homme et dont l'autre, l'air, ne lui est pas ouvert naturellement. D'ailleurs, même en ballon, nous ne pouvons donner la plus grande vitesse sur un kilomètre pour la bonne raison qu'ici il n'y a nul contrôle, nulle preuve possible. L'aéronaute ignore souvent où il va, et ne se rend compte de la vitesse à laquelle il va, qu'en divisant son trajet to-

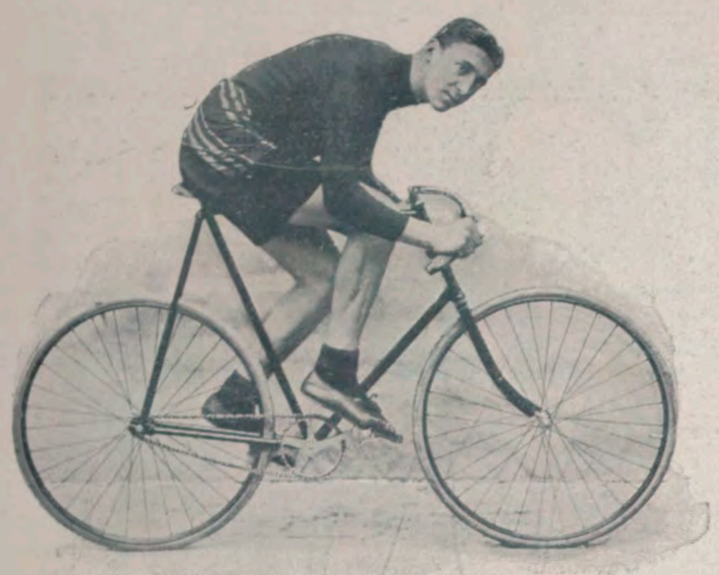
(Cliché Beau.)
WOOD,
Recordman du kilomètre (Course à pied) en 2 m. 37 s. 1/5.



UN TANDEM DE COURSE IL Y A ONZE ANS.
Wick (Paul Rousseau directeur du *Vélo*), recordman du kilomètre en bicycle, 1 m. 43 s.



AU BOUT DE 30 SECONDES, LES RECORDMEN PARTIS TOUS EN MÊME



(Cliché Beau.) GOUGOLTZ,
Recordman du kilomètre lancé à bicyclette en 1 m. 15 s. 4/5.

tal par le temps qu'il a mis. Tout au plus pourrait-on rapprocher sa vitesse maxima de celle du vent. Mais dans quels rapports, avec quel déchet? Mystère. Nous ne pourrions, qu'on nous passe cette innocente plaisanterie, avoir sur les ballons que des chiffres en l'air.

Le premier moyen de locomotion que trouva l'homme fut le cheval.

Quelle est la vitesse de ce vieil ami de l'humanité? C'est ici que la question est difficile. Nous ne pouvons naturellement prendre comme critérium de la vitesse hippique l'allure du brave cheval de fiacre, de la rosse épique que tout le monde a dans l'œil, la silhouette mélancolique et maigre. Mais en revanche, il est bien difficile de donner les temps exacts des chevaux de course sur un kilomètre. Pour les trotteurs, la chose est encore possible, le tout étant une allure artificielle et régulière dont le chronomètre peut donner la valeur. Mais, pour les galopeurs, c'est-à-dire pour les chevaux, les plus vites, le chronomètre n'a qu'une importance très relative. Dans les plus grandes épreuves, Grand Prix de Paris (3,000 mètres), Derby d'Epsom ou de Chantilly (2,400 mètres), Oaks (2,400 mètres), New Market, Chesterfield Stakes (1,000 mètres), Césarewitch, etc. Les temps sont pris à la jugeotte, c'est-à-dire sans précision aucune, avec des chronomètres qui n'ont rien de remarquable, et la distance même du parcours n'a rien de rigoureusement exact. Voici d'ailleurs les meilleurs temps des grandes épreuves françaises : Grand Prix de Paris (3,000 mèt.) en 3 m. 17 s.; Derby (2,400 mèt.) en 2 m. 16 s. (temps douteux).

Aussi les hommes de cheval, et avec juste raison d'ailleurs, s'inquiètent plus de la façon dont un cheval gagne que du temps qu'il met à couvrir le parcours. D'ailleurs, tel prix à réclamer est gagné par un cheval de sixième ordre dans un temps qui bat le record du Grand Prix de Paris. Ce qui n'empêche pas que le vainqueur dudit prix à réclamer serait semé par un des chevaux du Grand Prix. Donnons cependant quelques chiffres à titre de comparaisons.

La performance classique sur le kilomètre, performance dont on a cependant toujours douté est celle de Chêne-Royal. Chêne-Royal, poulain de l'écurie du baron de Schickler gagna en 1891 le prix de la Rochette à Fontainebleau. La distance à couvrir était de 1.100 mètres et le chronomètre accusa une minute juste. Ceci fait déjà d'ailleurs douter de l'exactitude.

Cela donnerait donc le kilomètre en 54 s. environ. Disons que cette performance a d'ailleurs soulevé toutes les incrédulités du monde hippique où pour-

TEMPS SE TROUVENT DANS LA POSITION INDIQUÉE SUR CE TABLEAU.

tant, nous l'avons dit, le temps n'a pas de valeur. Elle donne cependant une idée de la vitesse prodigieuse des chevaux de course qui doivent pouvoir faire le kilomètre en une minute. Le Grand Prix de Paris, soit 3.000 mètres, est d'ailleurs gagné couramment en 3 m. 25 s. environ ce qui donne 3 fois le kilomètre en 1 m. 8 s.

Pour les trotteurs, la différence est assez grande.

(Cliché Blanc-Marman.) CHAMPION,
Recordman du kilomètre lancé avec entraîneurs en 56 secondes.

(Cliché Barenne.) RIGAL,
Recordman du kilomètre lancé à motocycle en 57 secondes.

Le record du kilomètre n'existe pas officiellement, mais il a été battu implicitement par la fameuse jument américaine Nancy Hanks, le plus célèbre des trotteurs.

Nancy Hanks à Terre-Haute, le 28 septembre 1892, couvrit 3/4 de mille, soit 1.206 mètres en 1 m. 32 s. 1/5 soit 1 m. 17 s. environ pour le kilomètre. Ce temps — fait sans entraîneurs — est d'ailleurs, fait curieux, à peu près le même que celui de la bicyclette fait dans les mêmes conditions, tandis que le record du galopeur est à peu près le même que celui du cycliste avec entraîneurs.

Si nous passons, en effet, au cycle, nous aurons des données autrement exactes et autrement pré-

(Cliché Beau.) LOMBARD,
Recordman du kilomètre (départ arrêté) avec entraîneurs en 1 m. 8 s. 3/5

cises. Ici, le chronomètre joue un rôle prépondérant. Le record est constaté avec une exactitude rigoureuse. Il y a eu trois sortes de cycles, le bicycle, le tricycle et la bicyclette. Vite un mot sur chacun d'eux.

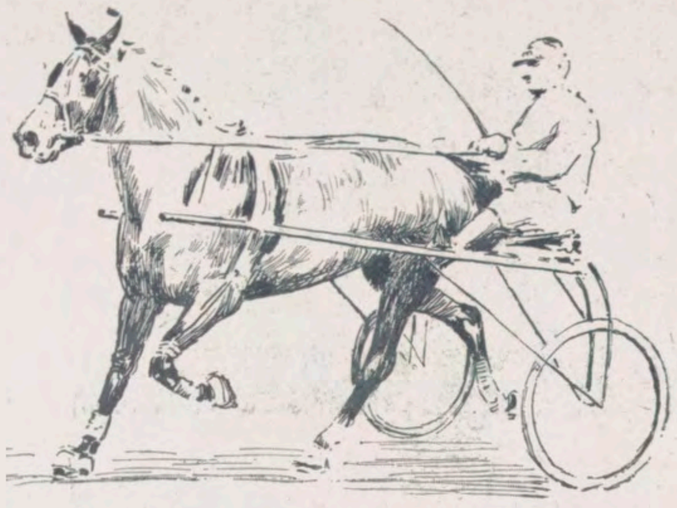
Je n'apprendrai rien à personne en disant que le bicycle est peu employé de nos jours. La bicyclette l'a complètement détrôné. Aussi le record du kilomètre pour bicycles date-t-il. Pour être exact, il date du 7 septembre 1888 où Wick, un coureur bordelais, couvrit à Saint-Augustin le kilomètre en 1 m. 43 s. Ajoutons que Wick n'est autre que M. Paul Rousseau, l'un des co-directeurs du *Vélo*.

A tricycle, instrument délaissé lui aussi, le record est de 1 m. 23 s. par Antony qui depuis préfère tenter ledit record en automobile.

C'est naturellement à bicyclette que le record a le plus d'importance. Ici la solution devient quadruple. Il y a en effet, tout le monde le sait, une différence énorme entre les temps faits avec entraîneurs et sans entraîneurs. De plus, tandis qu'un homme à pied, qu'un nageur, qu'un cheval démarrent sur place, le cycliste avec sa forte multiplication démarre plus lentement. D'où une seconde classe de records, les records départ lancé et départ arrêté.

Le record avec entraîneur départ lancé est de 56 s. par Champion au Parc des Princes, le 22 septembre 1898; le record avec entraîneur départ arrêté est de 1 m. 8 s. 3/5 par Lombard à la piste anglaise du Crystal Palace. La différence est, on le voit, colossale.

(Cliché Beau.) JAAP EDEN,
Recordman du kilomètre (départ arrêté) en 1 m. 16 s. 3/5



UN DES PLUS VITES « TROTTEURS »

Killona, jument américaine née en 1892, 1000 mètres en 1 m. 26 s. 3600 mètres en 5. 31 s., 22 août 1897, à Neuilly-Levallois.

Si nous passons aux records sans entraîneurs, un peu délaissés aujourd'hui, la vitesse tombe de suite. Les 1.000 mètres, départ lancé, ont été couverts par Gougoltz en 1 m. 15 s. 4/5 à Buffalo le 1er août 1895 et départ arrêté en 1 m. 16 s. 3/5 (cette performance est bien supérieure à l'autre) par Jaap Eden, le 14 mai 1896 à Bordeaux.

De la bicyclette à l'automobile la transition est naturelle. Ici, que de subdivisions. Nous avons les records (arrêté et lancé) pour voitures électriques, à pétrole et pour motocycles.

Contentons-nous donc de les énumérer : les records pour tous genres de voitures automobiles appartiennent aux voitures électriques. M. de Chasseloup-Laubat a couvert le kilomètre arrêté en 56 s. 2/5 et le kilomètre lancé a été couvert en 44 s. 4/5 par M. Jenatzy.

Pour les voitures à pétrole, les records appartiennent à la voiture de M. Loysel qui a fait 1 m. 26 s. 3/5 (arrêté) et 1 m. 3 s. (lancé). Pour les tricycles à pétrole, les records sont de 1 m. 20 s. 2/5 (arrêté) et de 1 m. 13 s. 2/5 (lancé) par le motocycliste Rigal.

Parlons enfin d'un moyen de locomotion assez artificiel, mais assez répandu, bien que chez nous il ne soit qu'un sport d'amusement : le patinage.

Il y a, on le sait, deux sortes de patinage : le patinage sur glace et le patinage à roulettes sur skating.

Voici quelques-unes des meilleures performances du patin. Le recordman actuel est un Norvégien, Peter Œstlund qui fit 500 mètres en 46 s. 3/5 et 1.000 mèt. en 1 m. 38 s. Citons aussi comme excellents patineurs les deux coureurs cyclistes : Jaap Eden, qui fit à patin 1.500 mètres en 2 m. 25 s.; et J.-S. Johnson, qui fit 100 mètres en 9 s. 4/5 et 1 mille (1.609 m.) en 2 m. 42 s. 1/5. En patins à roulettes, le kilomètre a été couru par le canadien Delmont en 1 m. 50 s.

Réglant tout le monde de vitesse, l'automobile sur rails, la locomotive, dépasse fréquemment 100 kilomètres à l'heure, ce qui donne le kilomètre en 36 s. Le recordman de kilomètre, c'est donc en somme l'homme qui prend le rapide de Calais ou de Saint-Quentin.

(Cliché Lamy. M. Jenatzy.

M. LE COMTE DE CHASSELOUP-LAUBAT, À 80 KILOMÈTRES À L'HEURE

Terminons sur une comparaison amusante. Supposons que sur un kilomètre idéal qui soit à la fois voie ferrée, piste en ciment, route, piste en gazon, eau et glace. Voici quelle serait, au bout de 30 s., moment où nul n'aurait encore fini le parcours, la position des divers voyageurs dont on pourra se rendre compte dans la gravure ci-dessous. Nous ne prendrons que la meilleure performance de chaque mode de locomotion, et départ lancé si c'est possible.

Dans leur marche idéale, au bout de la 30e seconde les divers marcheurs seraient :

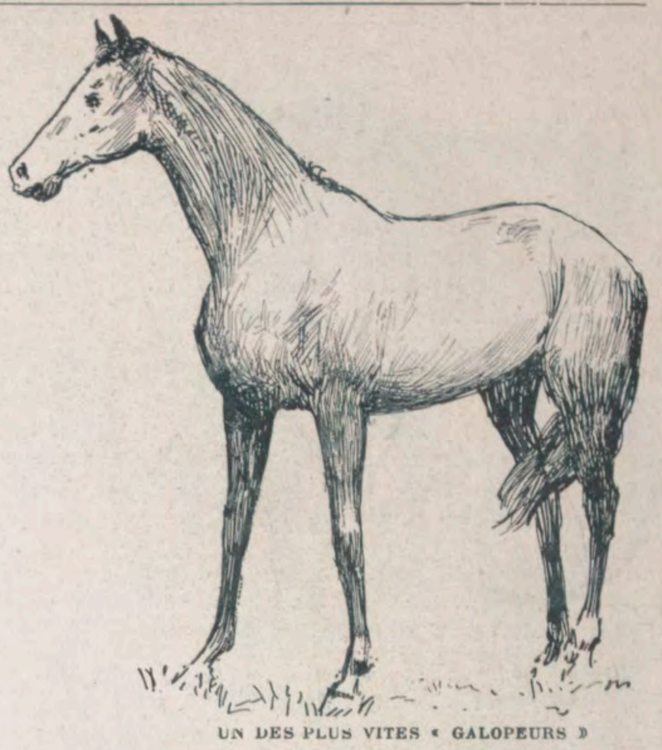
	du départ
La locomotive.....	à 833 m.
L'automobile	à 666 66
Le cheval (galopant).	à 555
Le coureur à bicyclette (avec entraîneurs).....	à 535
Le coureur à bicyclette (sans entraîneurs).....	à 400
Le cheval (trottant).	à 389
Le patineur (sur glace).....	à 312
Le coureur à bicycle	à 291
Le patineur (à roulettes).....	à 272
Le coureur à pied..	à 204
Le marcheur.....	à 113
Le nageur	à ½ 33

Enfin, donnons une autre comparaison encore plus amusante : la lumière parcourt 77.000 lieues par seconde, le son, 343 mètres par seconde. Les projectiles les plus rapides de l'artillerie (canons de 90) atteignent jusqu'à 1.214 mètres par seconde.

Donc quand un rayon de lumière a parcouru 1 kilomètre, — soit en $\frac{1}{308000}$ de seconde — l'homme, par son moyen de locomotion le plus rapide, la locomotive, a fait $\frac{1}{10888}$ de mètre, soit un peu moins d'un dixième de millimètre ! Quel lâchage!!! Quand le son a fait 1 kilomètre, soit en 2 secondes 54 tierces, la locomotive, un peu moins lâchée, a réussi à couvrir environ 80 mètres. Mais, en revanche, le boulet de canon est déjà parvenu à un kilomètre que la pauvre locomotive est encore à 24 mètres.

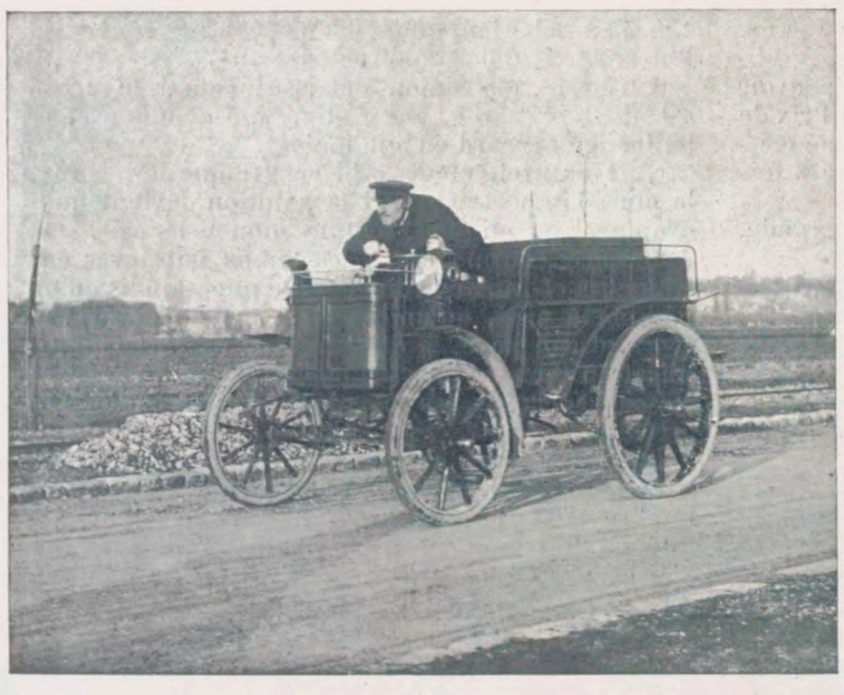
Conclusion : Nous allons donc vite, mais ce n'est que comparativement à notre allure à pied. Dans l'ensemble des forces de la nature, l'homme se traîne comme un escargot.

GEORGES PRADE.

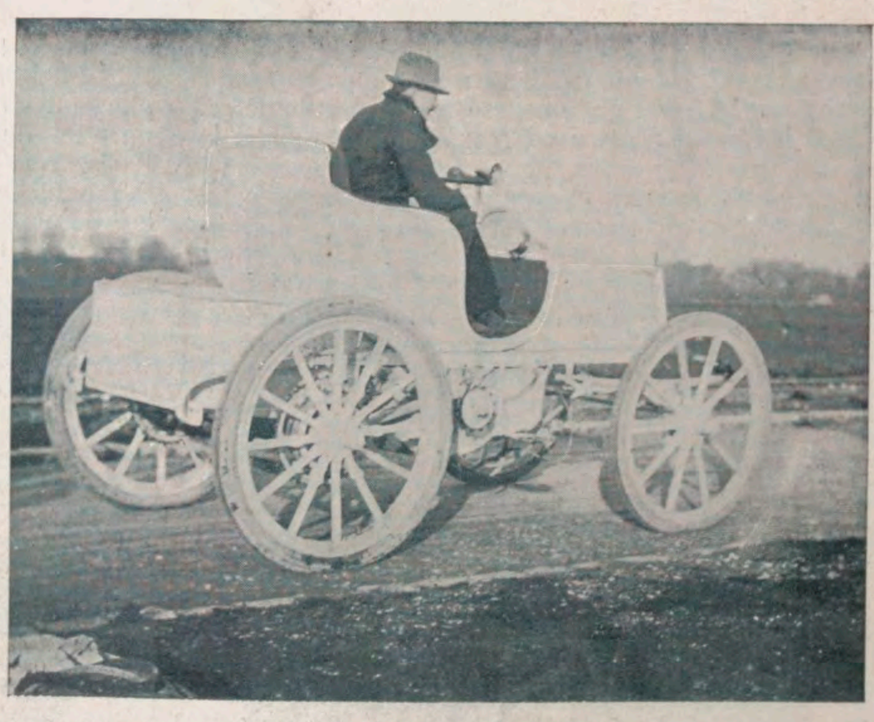


UN DES PLUS VITES « GALOPEURS »

Brie, jument née en 1875, par *Parmesan* et *Higland Sisters*, gagne en 1878 le Prix de Diane (2100 m.), en 2 m. 15 s. (Moyenne du kil. 1 m. 4 s.)



(Cliché Lamy.) M. JENATZY SUR SA VOITURE ÉLECTRIQUE, PARTANT POUR LE RECORD DU KILOMÈTRE, DÉPART ARRÊTÉ.



(Cliché Lamy.)
LE COMTE DE CHASSELOUP-LAUBAT SUR SA PREMIÈRE VOITURE ÉLECTRIQUE.

(Cliché Lamy. M. JENATZY, A 82 KILOMÈTRES A L'HEURE.

Une bonne recommandation

Avec les premières belles journées, commencent les longues excursions. Rappelons à nos lecteurs qu'un cycliste ne doit jamais se mettre en route sans avoir un flacon d'alcool de menthe *de Ricqlès*.

Ce cordial stimulant peut s'employer comme flacon de sel, boisson tonique, beaume antiseptique pour les blessures. Il est aussi exquis comme eau de toilette.

OXFORD-CAMBRIDGE

Le match annuel à huit rameurs, entre les deux célèbres universités anglaises d'Oxford et de Cambridge, doit être disputé cette année le 25 mars, c'est-à-dire samedi prochain. Cette réunion sportive qui compte, en Angleterre, parmi les plus importantes à cause de l'énorme intérêt qu'elle suscite dans toutes les classes de la société, semble devoir donner lieu, cette année, à une rencontre des plus palpitantes.

Cambridge, qui depuis plusieurs années a dû baisser pavillon devant la supériorité des hommes d'Oxford, a travaillé courageusement depuis l'année dernière et présente une équipe de beaucoup supérieure à celles de ces années précédentes; les hommes sont dans un état parfait et veulent absolument vaincre la guigne qui semblait s'être emparée de leurs couleurs; Oxford, que l'on s'habitue à appeler l'*Invincible*, espère bien continuer sa longue série de victoires et la figure joyeuse de leur entraîneur, M. Mac Léon, prouve qu'il trouve excellente la tenue de son équipe et qu'il a en elle la plus grande confiance.

Laquelle des deux Universités remportera la palme si ardemment convoitée ? Il serait bien difficile de donner un pronostic de quelque valeur : chaque équipe à ses partisans acharnés qui sont certains de sa victoire; d'énormes paris sont engagés de chaque côté et on peut dire sans crainte que l'une ou l'autre équipe arrivant première fera bondir de joie une immense quantité de cœurs de sportsmen.

J'ai, l'année dernière, à cette même place, fait l'histoire de ce match qui se dispute depuis plus de soixante années, je n'y reviendrai donc pas aujourd'hui, mais je dirai quelques mots de la formation et de l'entraînement des équipes pour donner une idée de l'importance qu'on y attache, de la quantité de travail que l'on exige des hommes choisis et de la stricte discipline à laquelle ils sont assujettis; si ces lignes tombent sous les yeux de quelques-uns de nos jeunes rowingmen, ils verront la différence de l'entraînement auquel ils se soumettent, comparé à celui des rameurs représentant les grandes Universités dans le match annuel.

Le choix des hommes appelés à former l'équipe est un des attributs du capitaine du Club universitaire; la tâche est, certes, des moins aisées et demande beaucoup de tact et de jugement; au contraire des capitaines des clubs français, qui ont toutes les peines du monde à trouver un nombre suffisant de bons rameurs pour former un huit et sont obligés d'user de beaucoup de ménagements envers eux pour ne pas froisser leur trop grande susceptibilité, le capitaine de l'University Boat Club d'Oxford ou de Cambridge n'a que l'embarras du choix, mais cet embarras n'est pas mince, car il doit, parmi une soixantaine d'hommes, trouver les meilleurs et même deviner ceux qui, quoique n'ayant rien à leur actif, sont capables, étant soumis à une sérieuse préparation, de porter dignement dans le grand match les couleurs de l'Université.

(Cliché F. Baker, London.) LE BOAT-HOUSE DE L'UNIVERSITÉ D'OXFORD.

(Cliché F. Baker, London.)
LE COACH (ENTRAÎNEUR) SURVEILLE A CHEVAL SUR LA RIVE L'EXERCICE DE L'ÉQUIPE.

(Cliché F. Baker, London.)
L'ÉQUIPAGE D'OXFORD A L'OUVRAGE SUR LA TAMISE, A COOKHAM.

Avant l'époque à laquelle doit commencer la préparation de l'équipe, le capitaine de chaque collège Boat-Club est prié de présenter une dizaine de candidats; mais le capitaine de l'Université ne doit pas se fier entièrement aux noms qui lui sont ainsi donnés; il est évidemment moralement obligé de faire un choix parmi les hommes qui lui sont officiellement présentés, mais il doit avoir, pour son propre compte, observé pendant la saison précédente les équipes de chaque collège et pris note des rameurs lui paraissant aptes à former de fins avirons; car il est arrivé bien souvent que les noms des meilleurs hommes ont été oubliés sur les listes des candidats.

Le capitaine de l'Oxford U. B. C., en 1862, M. George Morrison, a donné une bonne preuve de ce que je dis plus haut; ayant remarqué deux rameurs, MM. Jacobson et Wynne, et ne voyant pas leur nom sur les listes qui lui étaient présentées, il les fit demander. Ces deux hommes avaient, depuis le commencement de l'année, abandonné l'aviron pour jouer au criquet; malgré cela, M. Morrison tint à les essayer et fut si content d'eux qu'il les fit monter dans l'équipe du match. La preuve de l'excellence de son jugement fut la facile victoire que remporta cette équipe. Lorsque le capitaine a à peu près fait son choix, l'entraînement sérieux commence; dès cet instant, les hommes lui sont livrés complètement, ils lui doivent une obéissance absolue, une soumission complète à toutes ses volontés; il les soumet tout d'abord, deux par deux, à un travail préparatoire en *tub boat*, c'est-à-dire dans un bateau large et stable dans lequel toutes les fautes commises sont soigneusement relevées et corrigées, et cela pendant plusieurs semaines avant de faire mettre à l'eau le bateau de course. Lorsque les hommes sont jugés suffisamment instruits, que leurs défauts ont disparu, que leur position de corps est devenue correcte et leur coup d'aviron dans l'eau net et puissant, ils prennent possession de leur place dans le bateau à huit. Mais ils n'abandonnent pas pour cela le *tub boat* qui, jusqu'au jour de la course ou peu de jours avant, leur servira à purifier leur style et atteindre la perfection, et en même temps à maintenir l'égalité de préparation entre les hommes de l'équipe, les plus forts y effectuant le travail supplémentaire qu'exige leur puissante organisation.

Mais l'entraînement de l'équipe ne se borne pas au travail en bateau : un strict régime lui est imposé auquel la moindre infraction est punie de l'exclusion; le remplacement du coupable est chose facile, car, quoique l'équipe soit formée et complète, il y a un certain nombre d'hommes désignés qui suivent également un entraînement sévère et qui sont toujours prêts à prendre la place du rameur qui, pour une cause ou pour une autre, viendrait à manquer.

L'emploi du temps de la journée est ainsi réglé : Réveil à 6 h. 1/2 ou 7 heures du matin. Généralement une courte promenade pédestre ; au retour, passage au tub et friction. Ensuite un déjeuner composé de cotelettes grillées ou viande froide ; pain en très petite quantité, cresson et légumes verts, un œuf à la coque pour les plus voraces. Comme boisson, du thé sans sucre si possible, surtout pour les hommes les plus forts. Après le repas, repos, puis un léger exercice en bateau; vers 1 heure, lunch, viande froide et une pinte de bière ou thé. Vers la fin de la

journée, un sérieux exercice à huit, dîner, une légère promenade et coucher.

Il est bien évident que ce régime est souvent modifié pour certains hommes, selon que l'entraîneur le juge nécessaire ; il peut se montrer un peu moins sévère pour ceux d'entre les rameurs qui se trouvent rapidement en condition, comme il peut activer la préparation des plus rebelles par l'adjonction de quelques courses à pied dont la longueur varie selon le sujet à *traiter*. Pendant tout le temps de l'entraînement, l'entraîneur est maître absolu de son équipe, il ne la quitte pas d'une seconde, la surveille continuellement ; il est sévère, mais néanmoins d'une tendresse de mère. A l'exercice il suit à cheval et rectifie toutes les fautes, note les plus graves et plaçant au retour dans le tub boot les hommes qui les ont commises, il s'efforce de corriger leur style en leur faisant travailler la portée de leur coup d'aviron qui est défectueuse.

La tâche de l'entraîneur est des plus délicates et exige beaucoup de tact et de jugement, et aussi beaucoup d'énergie, car pendant les dernières semaines, il est littéralement sur les dents, soit qu'il fasse travailler ses hommes deux par deux, dans le *tub boat*, soit qu'il dirige l'entraînement à huit ; pour cette dernière occupation, on tient à sa disposition plusieurs chevaux, ce qui prouve que l'exercice qu'il prend lui-même est des plus violents.

L'entraîneur n'est pas nécessairement le capitaine du Club-Universitaire ; l'équipe est même généralement confiée aux soins d'un ancien rameur. Cette année, M. Fletcher, un ancien membre d'Oxford, a pris en main la direction des hommes de Cambridge. Un meilleur choix ne pouvait être fait : M. Fletcher a fait ses preuves, il est considéré depuis de longues années comme un aviron hors de pair. L'année dernière déjà, il avait surveillé le travail de l'équipe de la même Université.

Oxford, comme les années précédentes, s'est confié à Mac Leon ; un malin et un connaisseur qui a démontré victorieusement la valeur de ses conseils.

(Cliché F. Baker, London.

LA MISE A L'EAU DU HUIT.

Dans le temps, le rôle d'entraîneur était confié à des rameurs professionnels, mais cette habitude fut peu à peu abandonnée, lorsqu'on s'aperçut que les équipes entraînées par des amateurs obtenaient des resultats bien meilleurs. Ces derniers agissaient avec beaucoup plus de tact que les professionnels et n'obligeaient pas leurs hommes, pour la plupart très jeunes, à suivre un entraînement qui les amenait à perdre complètement toute leur vigueur.

Quelques mots maintenant sur les équipes de cette année.

Abandonnant les étroites rivières, la Cam et l'Isis, qui ont servi à leur préparation, les deux adversaires sont arrivés sur la Tamise pour y parfaire leur forme et s'y habituer à l'eau quelquefois très agitée de ce large fleuve. Pendant quelques jours avant de se rendre à Putney, point de départ du match, elles ont travaillé, les Oxonians à Cookham, les Cantabs à Bourne End où M. R. C. Lehmann, qui, avec M. Fletcher, dirige leur entraînement, leur avait offert l'hospitalité. Ces derniers jours, le travail a été des plus sérieux, les progrès accomplis par les deux équique, considérables ; aussi l'intérêt atteint-il son maximum d'intensité parmi la foule innombrable de sportsmen qui suivent le travail des équipes, cherchant à établir entre elles une comparaison et à deviner qui gagnera.

Qui gagnera ? Cela est bien difficile à pronostiquer. Chaque équipe a ses défauts et ses qualités ; le travail sur les eaux de la Tamise leur a fait faire de grands progrès, notamment en stabilité, mais, quoi qu'en disent certains admirateurs, leur style n'est pas impeccable. Chaque équipe a un défaut particulier qui, à mes yeux, est un défaut grave. Chez les Cantabs, six hommes sur huit sortent mal leur aviron de l'eau, ce qui doit les fatiguer terriblement, nuire à la vitesse du bateau et enlever aux rameurs de la souplesse et de la puissance. A part cela, l'équipe de Cambridge pour 1899 est bien supérieure aux équipes des années précédentes, chaque homme accomplit courageusement sa part de travail et considérant l'excellence

(Cliché F. Baker, London.)

PRÊTS A PARTIR.

(Cliché F. Baker, London.

PARTIS !

(Cliché F. Baker, London.)

M. R.-C LEHMAN,

Qui entraine l'équipe de Cambridge à son boat-house de Bourne End sur la Tamise.

(Cliche F. Ba er, on on.
A CAMBRIDGE. — L'ENTRAINEME ᴺT EN TUB-BOAT.

(Cliché F. Baker, London.)
LE BAC DU GOLDIE'S BOAT HOUSE. — CAMBRIDGE UNIVERSITY BOAT-CLUB.

de son matériel, la superbe allure, le parfait travail du corps et des jampes, on peut espérer que l'équipe de Cambridge mettra un terme à la série de victoires d'Oxford qui, depuis neuf années est imbattable.

Les Oxonians ont encore cette année l'honneur d'être favoris, mais cela tient beaucoup, je crois, à leur longue série de victoires, pour ma part, j'ai bien peur qu'ils soient moins heureux cette année que les années précédentes; l'équipe paraît surentraînée et moins bien qu'il y a une semaine; de plus, les hommes ne finissent pas leur coup d'aviron et se relèvent si brusquement qu'ils arrêtent complètement l'élan de leur embarcation. Dans un essai fait sur le parcours de la course, l'équipe a montré une grande nervosité, passant brusquement de 34 coups d'aviron à la minute à 30, puis 33 et 29, pour revenir à 32; le temps mis, 19 minutes 35 secondes est très bon, mais le vent et le courant ont été des aides puissants. L'équipe de Cambridge avait fait le même essai quelques instants avant, et avait parcouru la distance à une splendide allure, d'une régularité merveilleuse et finissant par un magnifique enlevage, ramant 36 coups dans la dernière minute. Le chronomètre donnait 19 minutes 56 secondes, mais cette fois le vent et le courant était contre l'équipe.

Malgré cette différence de 20 secondes en faveur d'Oxford, je crois que cette année, Cambridge remportera la palme.

Voici la composition des équipes:

CAMBRIDGE	OXFORD
8 W.H.Chapman (Third Tr.).	8 E. O. Pitmann (New).
7 N. S. Calvert (Trinity Hall).	7 C. W. Tomkinson (Balliol)
6 C.J.DGoldie (Third Trinity)	6 A. H. Steel (Balliol).
5 J. E. Payne (Peterhouse).	5 H. J. Hale (id.)
4 R. B. Elherington Smith (First Trinity).	4 C. E. Johnston (New).
3 R.H.Sanderson (First Tr.).	3 F. W. Ware (Balliol).
2 W. Dudley-Ward (Third Trinity).	2 A. T. Herbert (id.)
1 J. H. Gibbon (Third Trinity) (Stroke).	1 H.Gold (Magdalen) (Stroke)
G. A. Lloyd, barreur (Third Trinity).	G. S. Maclagan (Magdalen), barreur.

PAUL FLOUEST.

LE STEEPLE-CHASE NATIONAL

Comme son nom l'indique, la course de dimanche dernier à Auteuil est réservée aux chevaux français de quatre ans. Elle est dotée d'une allocation de 30,000 francs et le parcours est de 4,500 mètres sur tous les gros obstacles.

Les huit chevaux restés engagés et inscrits au programme se sont présentés au starter: Fusain II, à M. Liénart, était grand favori et partageait cet honneur avec Chevilly, à M. A. Abeille. Après ces deux favois du ring, venaient Euryale et Radès. Sommeil et Réflecteur avaient quelques partisans, mais Bucheron, au comte de Songeons, qu'on trouvait déclassé dans ce lot quoique fils de Chalet, était délaissé. On n'en voulait à aucun prix.

Comme première preuve de la fragilité et de l'incertitude... des certitudes des choses humaines et surtout de celles des courses à obstacles, Chevilly culbutait au saut de la rivière; Radès venait butter contre lui et faisait panache à son tour. Dodson et Albert Johnson, qui montaient les deux culbutés, se relevaient sans mal, heureusement. Les jockeys sont en caoutchouc; voilà nombre d'années que je constate le fait; il est vrai que « savoir tomber » fait partie de leur éducation équestre sur les obstacles.

Les six chevaux qui avaient passé la grande rivière sans encombre continuaient le parcours, et après le *bull-finchs*, les spectateurs anxieux constataient que Bucheron arrivait en tête, à peine inquiété à gauche par Fusain, à droite par Euryale, Réflecteur le suivant à une longueur. Et la lutte se terminait par la victoire du poulain de M. de Songeons.

Ah! Sport illégitime, voilà bien de tes coups! Bucheron, qu'on aurait pu réclamer pour 3,000 fr., en maintes occasions, gagne 34,200 fr., — entrées comprises! Réflecteur, second, à 3/4 de longueur, Fusain II, troisième, avec deux longueurs plus loin. Ainsi il n'avait pu rendre huit livres à Bucheron!

Mais tout cela ne nous empêche nullement d'être enchanté de la victoire du cheval du comte de Songeons, charmant homme, grand veneur devant l'Eternel et lieutenant de louveterie par dessus le marché. Bucheron fera, dans la suite, un excellent *hunter* pour le maître d'équipage.

ALFRED DE SAUVENIÈRE.

LE STEEPLE-CHASE NATIONAL.
La lutte à l'arrivée entre *Réflecteur* et *Bucheron*. *Bucheron* gagne de 3/4 de longueur sur le poteau.

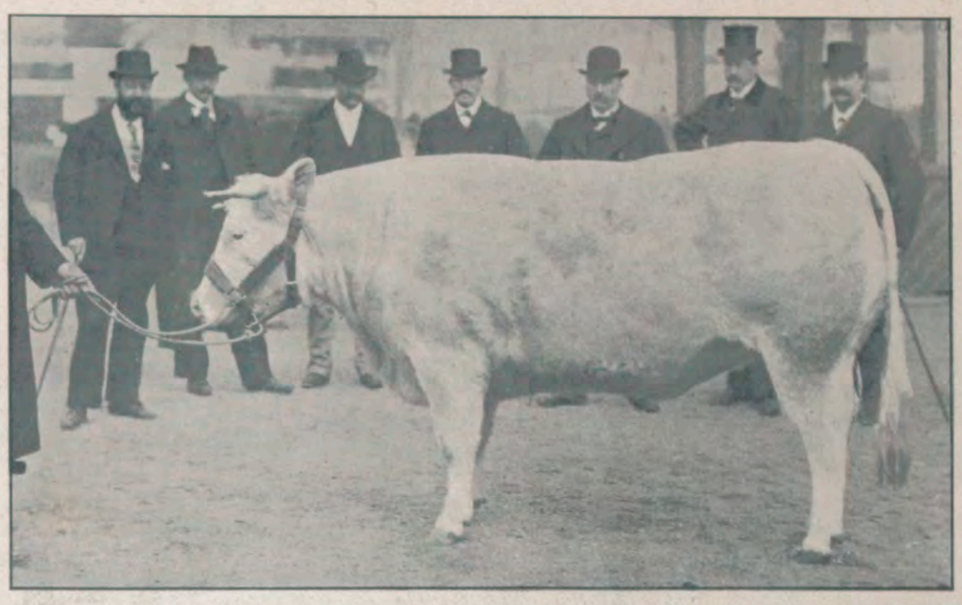
Bucheron, PAR *Chalet* ET *Mamerol*,
au comte de Songeons, après sa victoire, dans le Steeple-chase national.

Au Concours Agricole

A Londres, à certaines époques de l'année, lorsque des expositions d'animaux ont lieu à l'Agricultural Hall ou au Crystal Palace, par toutes les gares on voit arriver dans la Cité tout ce que l'Angleterre compte de gentlemen-farmers. L'autre semaine, à Paris, il en fut à peu près de même, c'était non seulement le Concours général agricole, mais encore les grandes assises de l'Agriculure : réunions, sessions ordinaires ou extraordinaires, congrès, assemblées générales des sociétés ou syndicats agricoles, dont les membres sont disséminés un peu au hasard des départements et qui se retrouvent chaque année à cette exposition d'animaux gras ou reproducteurs, et de machines et instruments agricoles. Certains prétendront que l'élevage des animaux de ferme est, en France, l'apanage du paysan, de l'homme aux rudes mains, au teint hâlé, qui ignore la redingote et le soulier verni, c'est une erreur grave. Aussi bien que l'Angleterre, la France a ses gentlemen-farmers, moins nombreux peut-être, à cause de la division du territoire et du morcellement de la propriété, et l'on peut relever au catalogue des exposants des noms que l'on retrouve également dans les annuaires de nos grands cercles. Et, c'est même un des petits côtés les plus curieux du concours de voir le duc de X... ou le vicomte de Z... discuter avec un paysan en blouse les mérites d'un bélier ou la graisse d'une bande de bœufs aux formes rebondies.

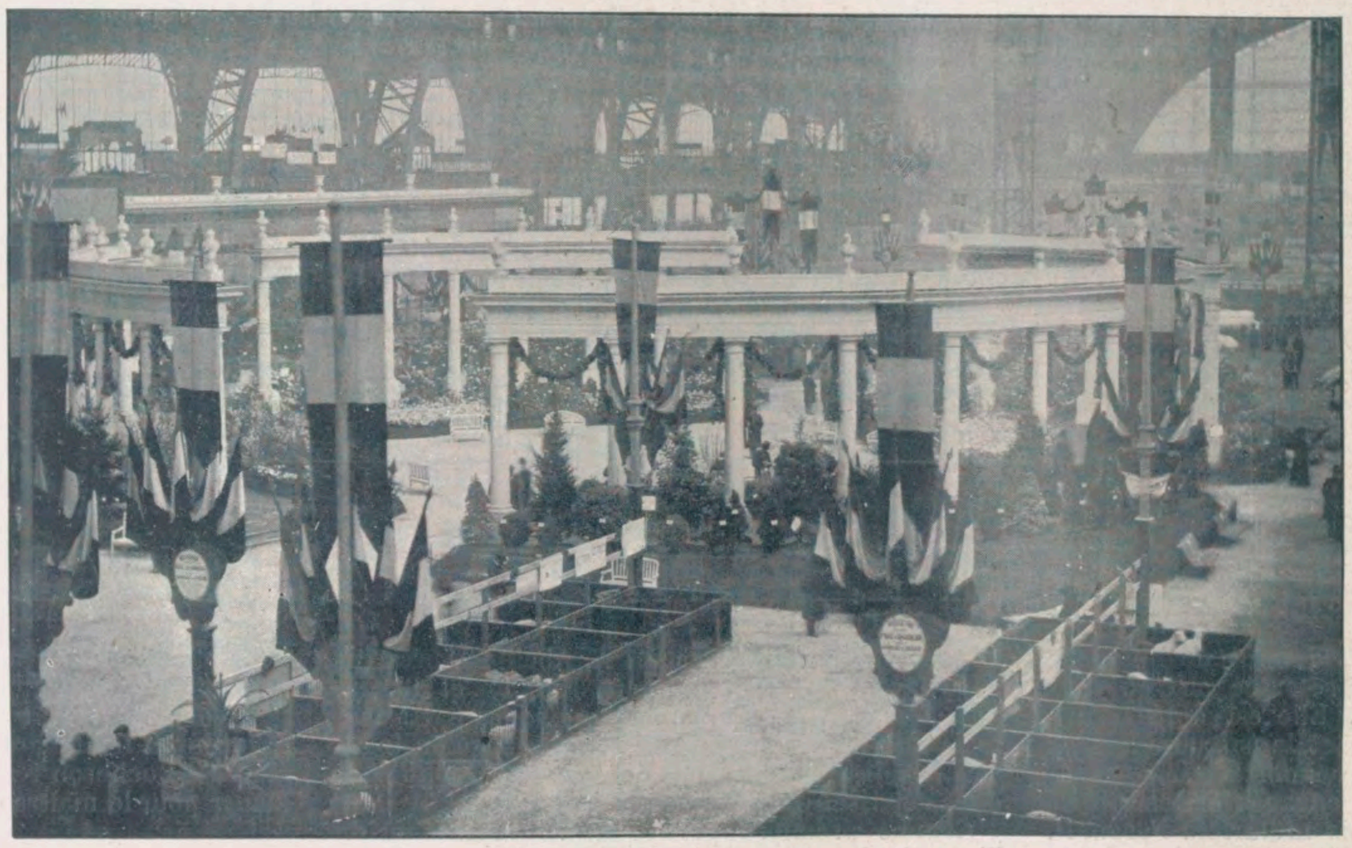
Il ne faut pas oublier que l'Agriculture est « une des mamelles de la France », et que la proportion de ceux qui vivent du travail de la terre ou de l'élevage, est de plus de 48 pour cent. On ne saurait donc s'étonner du succès qu'ont chaque année les concours généraux agricoles. Il y a quelques années, ce concours, qui réunit l'élite de nos éleveurs et de nos ingénieurs agricoles français, avait lieu dans la première quinzaine de février ; c'est le bœuf gras, grand lauréat du Prix d'honneur, qui était triomphalement promené dans Paris, le jour du mardi gras ; mais cette époque de l'année avait de graves inconvénients : le froid et la mauvaise température occasionnaient des accidents nombreux chez des bêtes habituées à la chaleur des étables et qui se trouvaient tout à coup transportées dans un immense hall impossible à chauffer. Le changement de la date du concours agricole a du reste contribué pour une large part à la disparition de la fête de la promenade du bœuf gras. Pendant longtemps, la France a été distancée par les autres pays agricoles, et principalement l'Angleterre, pour l'élevage des animaux de ferme, aussi bien bœufs et porcs que moutons et volailles. Déjà, en 1787, l'intendant de la généralité de Paris essaya d'exciter l'émulation dans les campagnes en instituant des concours agricoles, mais ceux-ci, mal organisés, n'amenèrent aucun résultat.

Notre prospérité agricole ne date réellement que de l'année 1864 où eut lieu le premier concours général, créé par le Ministre de l'Agriculture, M. Cunin-Gredaine, dans le but de développer la production et l'amélioration des animaux de boucherie. Ce premier concours se tint à Poissy, le 8 février 1844, il comptait 30 bœufs et 360 moutons. En 1869, le nombre s'élevait à 308 bœufs, vaches et veaux, 520 moutons, 160 porcs ; en 1896, ces chiffres sont considérablemənt augmentés ; dans l'espèce bovine, 2,970 têtes ; dans l'espèce ovine, 1,640 ; dans l'espèce porcine, 296.



(Cliché Beau.) CONCOURS AGRICOLE. — PRIX D'HONNEUR.
Bœuf de la race nivernaise, à M. Alphonse Colas, à Saint-Jean-aux-Amognes (Nièvre).

Jusqu'en 1868, le concours se tenait tantôt à Poissy, tantôt au Champs-de-Mars, dans des baraquements que l'on élevait pour la circonstance ; en 1868, il fut transporté à La Villette, et pour la première fois, on y joignit une exposition de volailles et de fromages. En 1870, on l'installa au Palais de l'Industrie et, pour lui donner une nouvelle extension, on y ajouta les instruments perfectionnés de l'agriculture. A la suite des évènements de 1870, il n'y eut pas de concours agricoles pendant trois ans ; ils reprirent en 1874 et on ajouta au programme le concours de semeuses de céréales ; depuis trois ans, c'est à la Galerie des Machines qu'ils ont lieu.



(Cliché Beau). CONCOURS AGRICOLE. — VUE D'ENSEMBLE.

Cette année, le concours à présenté une importance moindre que l'année dernière, non point certes, de la faute des éleveurs, mais bien à cause du manque de place. Les ingénieurs de l'Exposition Universelle ont, depuis longtemps, commencé leur œuvre ; au centre de la Galerie des Machines, ils construisent le dôme de la Salle des Fêtes, de sorte que — le chantier de construction occupant presque le tiers de la surface du Palais — l'exposition agricole s'est trouvée divisée en deux parties qui ne communiquaient entre elles que par des couloirs sous les galeries du premier étage. Certes, il a fallu toute l'ingéniosité des organisateurs : M. de Lapparent, commissaire général ; Comas et Trouard-Frolle, commissaires adjoints, pour donner au concours de 1899 l'aspect qu'il avait. Le chantier était masqué par de hautes palissades ornées d'oriflammes et de faisceaux de drapeaux aux écussons portant les noms des lauréats du prix d'honneur des années précédentes ; dans les salles qui servent aux expositions de peinture se trouvent les volailles vivantes ou mortes, les vins et les cidres, les produits de l'Agriculture, les beurres et les fromages, les céréales et les fruits, ainsi que l'exposition des colonies.

Dans les travées centrales, les boxes pour les bovins, ovins et porcins gras ou reproducteurs, et le cirque de colonnades antiques où se trouvait, au Salon dernier, le Balzac de Rodin, avait été transformé en un délicieux parterre pour lequel nos horticulteurs s'étaient surpassés ; les fleurs les plus rares aux couleurs brillantes et variées s'y détachaient sur le fond vert des plantes d'ornement ; tout cela, disposé avec un goût et un art parfait. La galerie circulaire du premier étage était réservée aux instruments agricoles, et à l'extérieur, en bordure des avenues de Suffren, de La Bourdonnais et de la Motte-Piquet se trouvaient les machines agricoles. Je n'aurai garde d'entrer dans le détail des diverses catégories du concours. Je m'abstiendrai même de donner la liste des lauréats, même du Prix d'honneur, la place qui m'est réservée dans la *Vie au Grand Air* ne me le permet pas ; suivant l'exemple de nos confrères sportifs anglais, j'ai tenu à donner à nos lecteurs un aperçu de ce que fut le concours général agricole où n'étaient exposés que des produits nés et élevés au grand air.

PAUL MÉGNIN.

Cliché Beau.) CONCOURS AGRICOLE. — PRIX D'HONNEUR.
Bélier mérinos de l'Ile-de-France, à M. Lemoine, à Lessart (Aisne).
Truie de la race craonnaise, à M. Pineau, à Bonchamps-les-Craon (Mayenne).

(Cliché Beau.)
CONCOURS AGRICOLE. — RAPPEL DE PRIX D'HONNEUR.
Quick-Cassia, taureau de la race Durham, à M. de Clercq, Oignies (Pas-de-Calais)

Au Boxing-Club de France

La boxe française est un exercice musculaire qui mérite d'être particulièrement encouragé, car, tout en offrant un passe-temps à la fois utile et plaisant, c'est, entre tous les sports, celui qui développe le plus normalement les parties du corps humain. Certes, la gymnastique suédoise, c'est-à-dire, la gymnastique scientifique, serait plus propre encore à remplir ce but, mais c'est là un travail qui doit être imposé aux jeunes gens, dans la période de leur éducation et auquel les adultes ne voudront guère se plier, du moins avant quelques générations. Et puis, avant que nous ayions, en France, un corps de professeurs de gymnastique capables d'enseigner une science qui s'inspire plus de la physiologie et de l'anatomie que de l'acrobatie, avant cela, dis-je, il est bon de prendre ce que nous avons sous la main — sous le poing, suis-je tenté de dire.

Or, la boxe française est là qui résume tous les *desiderata*. Sans vouloir entrer à fond dans l'étude de cet exercice, — cet article a un autre but, — je demande la permission de citer un passage de la très belle préface que le docteur Lagrange — un spécialiste en la matière — à écrite pour l'*Art de la Boxe française et de la Canne*, de J. Charlemont, paru il y a quelques semaines en librairie.

« Chacun de nous, dit le savant docteur, a son exercice de prédilection : c'est celui dans lequel il réussit le mieux. Et chez tout homme adonné à son sport favori, le bien-être physique que procure toujours un exercice quel qu'il soit, quand il a produit l'état *d'entraînement*, le double d'une satisfaction d'un autre ordre qui est le plaisir d'y exceller. L'exercice où l'on excelle est donc, naturellement, celui qu'on préfère et qu'on vante. Or, l'exercice dans lequel on excelle est celui pour lequel on a le plus d'aptitudes naturelles. Si, donc, nous nous en tenons à ces arguments de pur sentiment, nous serions amenés à cultiver et à développer tout spécialement les aptitudes que la nature a fait prédominer en nous, c'est-à-dire celles qui n'ont nullement besoin d'être perfectionnées et à laisser dans leur état d'infériorité native, celles dont nous sommes moins bien pourvus. Cette manière de procéder serait peut-être logique, en se plaçant à l'unique point de vue du sport, quand il s'agit de surpasser un concurrent dans un exercice spécial. Elle est absurde quand on se place au point de vue de l'hygiène qui recherche le parfait équilibre des fonctions vitales, et au point de vue de l'éducation physique qui doit viser le développement harmonieux de toutes les aptitudes physiques et non la prédominance de l'une d'elles. Qui dit prédominance d'une aptitude spéciale dit infériorité relative des autres aptitudes, et par conséquent défaut d'équilibre dans l'ensemble du type humain ».

Répétons-le : La Boxe française n'a pas les défauts de plusieurs sports — je n'en citerai aucun pour ne pas me faire d'ennemis — qui développent certaines parties du corps au détriment d'autres parties.

En somme, la boxe française peut être comparée aux gammes du pianiste : les autres sports sont les morceaux que l'on jouera quand le doigté, en l'espèce toute notre musculature, sera très exercé à toutes les difficultés. Certes, ce jeu ou ce morceau demandera, lui aussi, une étude particulière-mais nous n'y excellerons qu'à la condition d'avoir commencé par le commencement.

Il fallait donc encourager la boxe en général (car il ne faut pas médire de la boxe anglaise), et la boxe française en particulier. Trois sociétés se sont dévolues cette tâche. Je les citerai dans l'ordre shronologique de leur fondation : La Société des Boxeurs français (1887) ; la Boxe française (1895) et le Boxing Club de France (1896). Je ne parlerai aujourd'hui que de cette dernière, qui vient de donner, au Cirque des Champs-Elysées, son grand assaut annuel.

Le Boxing-Club, ayant pour but de propager en France le goût de la Boxe et d'en favoriser les progrès, notamment en donnant des Assauts sous son patronage, en subventionnant les Sociétés de Professeurs de Boxe, et en accordant à ceux-ci des secours et des encouragements individuels.

Le Boxing-Club est une Société d'Amateurs, composée de Membres actifs et de Membres honoraires. Des Professeurs de Boxe peuvent être admis à adhérer à la Société.

Des Professeurs français et exerçant en France, adhérents du Boxing-Club, forment un « Comité professionnel ».

La Société doit donner chaque mois un assaut intime ayant lieu, autant que possible, dans la salle d'un des Membres du Comité Professionnel et chez chacun d'eux à tour de rôle.

En dehors de ces réunions intimes, un ou plusieurs assauts publics sont organisés annuellement. Les Sociétaires ont droit à deux cartes permanentes, l'une personnelle, l'autre réservée à une dame de sa famille, et d'autre part, à un certain nombre d'invitations.

Le Boxing-Club prend chaque année de l'extension ; le nombre des membres s'est rapidement augmenté. Voilà qui prouve à la fois la bonne organisation de cette Société, et les progrès de la boxe, dont la vogue ne peut manquer de croître d'année en année.

Le comité du Boxing-Club se compose actuellement de MM. E. Levallois, président; d'Enneval, vice-président ; docteur Enriquez de Zubiria, secrétaire ; de Palissaux, trésorier; D. Deligny, Dunet, Faure, Jobert, Meynadié, Fr. Reichel.

M. E. Levallois, le président, s'est fort distingué dans plusieurs sports : comme escrimeur, il fut longtemps un tireur d'assaut public, au jeu à la fois très correct et plein de mordant, de brio. Comme gymnaste, il fut l'un des plus alertes artistes amateurs du Cirque Molier. Mais il semble maintenant avoir fait de la boxe son sport favori, et il y montre de grandes qualités de souplesse et de coup d'œil, entre autres.

Le président du Boxing-Club avait été, en premier lieu, M. Bruneau de Laborie, autre sportsman bien connu. M. de Laborie, ayant entrepris un grand voyage en Afrique, dut démissionner.

Le président d'honneur du Boxing-Club est le duc Féry d'Esclands, l'escrimeur bien connu, qui accorde à la boxe une estime égale.

(Cliché Boisdon.)
M. ALBERT.

M. LEUTCHER, LE PROFESSEUR DE VERVIERS.

(Cliché Boisdon.)
M. CHABRIER.

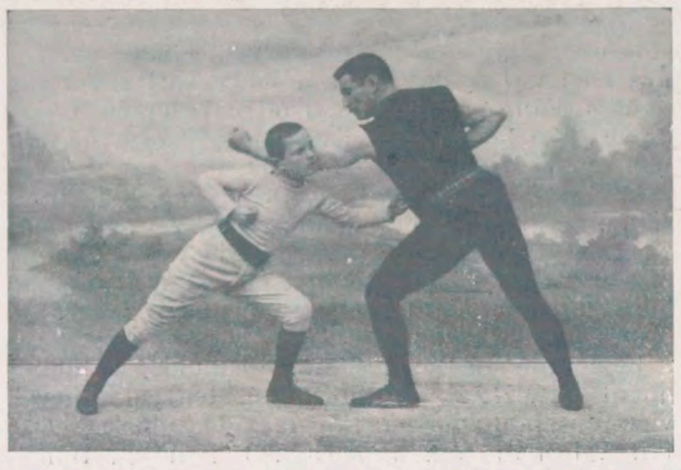
La séance de la semaine dernière a été plus brillante encore que les précédentes. Y assistait un véritable public de première avec, en plus, l'élément militaire. Pas une place inoccupée dans la vaste nef du Cirque d'Eté. C'est sur l'estrade, édifiée à l'usage des Concerts Lamoureux, que les assauts se sont déroulés. La boxe française, la boxe anglaise, le bâton et la canne se disputaient les honneurs du programme. Ces quatre exercices sont enseignés dans toutes les salles de boxe française, et les maîtres les plus connus : Charlemont, Casterès, Albert, Leclerc, etc., les pratiquent à tour de rôle. Cette diversité a contribué au succès de la soirée. Mais le numéro triomphal a été pour une répétition démonstrative de la boxe française, faite par le professeur Casterès et son élève, M. Tampier, un jeune homme de quatorze ans, fils d'un sportsman très connu dans le monde du cyclisme et de l'automobile. Rien ne saurait donner l'idée du brio avec lequel les deux artistes — le mot n'est pas trop fort — ont enlevé ce numéro. Et la tâche n'était pas facile car il fallait faire passer sous les yeux du public touc les coups, parades, mouvements, exercices simple, et combinés dans le vide ou contre un adversaires les prises de corps et coups de lutte et même les coups particuliers d'un cours qui a donné lieu à un fort volume de plus de 300 pages.

En quinze minutes, tout avait été commandé par le Maître et exécuté par l'élève, sans une hésitation. Ajoutons que le jeune Tampier ne se ménageait nullement, développant tous les mouvements au maximum.

(Cliché Boisdon.)
M. BERNARD.

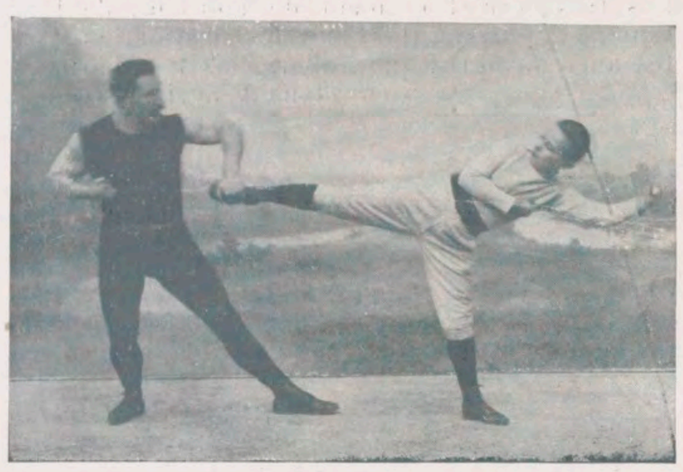
(Cliche Boisdon.)
M. F. REICHEL

(Cliché Blanc-Marman)
M. ANTOINE.



(Cliché Beau.)

SUR UN COUP DE POING DE FIGURE, ESQUIVE DE LA TÊTE A DROITE ET COUP D'ARRÊT DU BRAS GAUCHE AU FLANC.

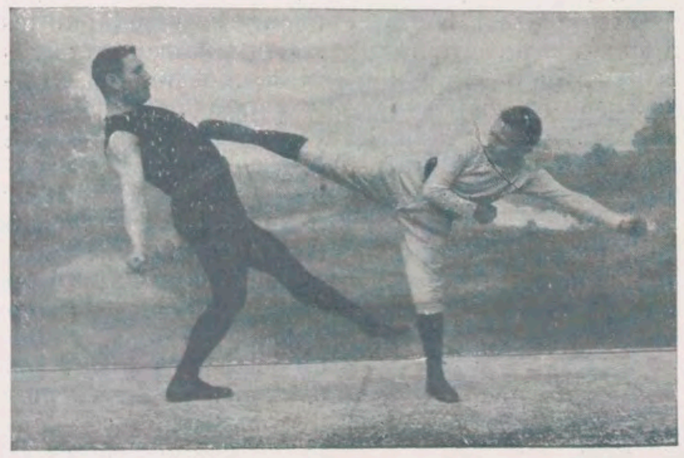


(Cliché Beau.)

COUP DE PIED DE FLANC ET PARADE.

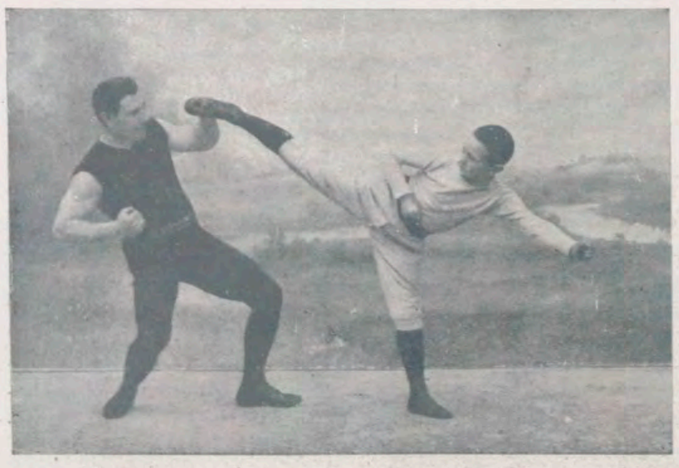
Les assauts mettaient aux prises des individualités comme des exercices pratiques. Si nous avons eu à regretter l'abstention de Charlemont, par contre, il nous a été donné d'applaudir les professeurs Castérès, Leclerc, Albert, Chabrier, Antoine. Chauderlot, Petit, de Paris et M. Leutcher, professeur à Verviers (Belgique). Les amateurs étaient également de force. Nous citerons : MM. Ogier, Meynadie, Cotelle, Regnault, Beauvais, Lefebvre, Robert (boxe française), Monbiot (canne), Frantz, Reichelet, Bernerd (boxe anglaise).

Joinville avait prêté son concours et les adjudants



(Cliché Beau.)

SUR UNE ATTAQUE DU COUP DE PIED BAS, COUP DE PIED DE POITRINE.



Cliché Beau.)

COUP DE PIED DE FIGURE ET PARADE.

Moscovino et Jolly, les sergents-majors Gros et Flori et le sergent Vidal ont montré les progrès réalisés par la célèbre école de gymnastique militaire dans la pratique des exercices physiques.

Mais si tous les assauts ont été applaudis, il en est qui ont été particulièrement réussis. Je citerai tout d'abord celui de Castérès contre Leutcher, bien que ce dernier, malgré une vivacité et une souplesse de jambes peu communes, n'ait pas permis au célèbre professeur français de montrer tous ses moyens.

MM. Abert et Ogier ont peut-être fait le jeu le plus complet de la soirée, bien qu'Albert, dont les progrès sont constants, ait visiblement ménagé un adversaire, d'ailleurs de jolie force.

L'assaut de Leclerc et d'Antoine a également été un des plus réussis de la soirée, bien qu'il soit venu un peu tard.

Il a permis d'apprécier la finesse du jeu du successeur du célèbre Lecour, en même temps qu'il a mis en vedette les qualités d'Antoine, professeur à la salle Castérès. Un autre professeur de cette salle a fait assaut contre le sergent-major Flori, qui fait vraiment très bien.

Je citerai encore, en boxe française, la rencontre de MM. Moscovino et Meynadié — ce dernier est

(Cliché Beau.)

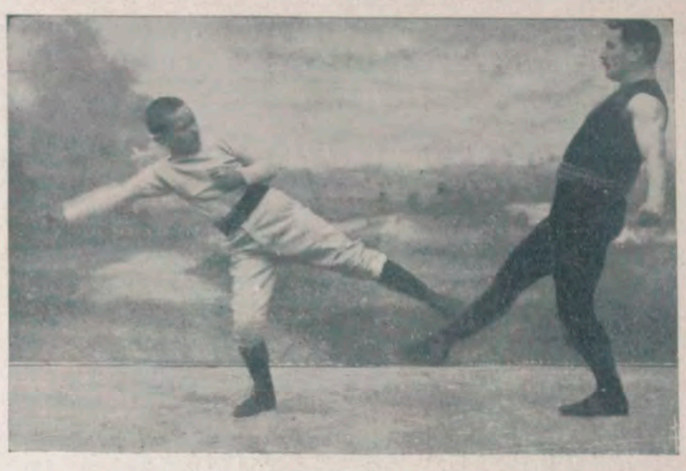
CARTERÈS ET SON ÉLÈVE TAMPIER.

un de nos meilleurs amateurs, — et celle du sergent-major Gros — un vétéran de tous les sports — avec M. Petit.

Un seul assaut de boxe anglaise, mais très réussi, entre MM. Bernard — un homme bien taillé — et notre confrère Frantz Reichel, qui réussit presque aussi bien dans ce sport, qu'en football et en course à pied. Et ce n'est pas là un mince éloge, car on connaît les succès de Reichel dans ces deux branches de l'athlétisme. La rencontre avait lieu en quatre rounds (reprises). Elle n'a pas permis de donner un résultat très net. Mais il a semblé que Reichel distribuait plus de coups qu'il n'en recevait. Pourtant rien n'indique que M. Bernard eût été vaincu, car, en boxe anglaise, l'endurance est tout, puisqu'il s'agit de ne pas succomber sous les coups !

La canne avait d'excellents représentants en MM. Chanderlot — véritablement stupéfiant de souplesse et de vigueur pour son âge — et M. Monbiot.

La canne, ainsi pratiquée, n'est pas inférieure au sabre.



(Cliché Beau.)

SUR L'ATTAQUE DU COUP DE PIED BAS, COUP D'ARRÊT SUR LA JAMBE.

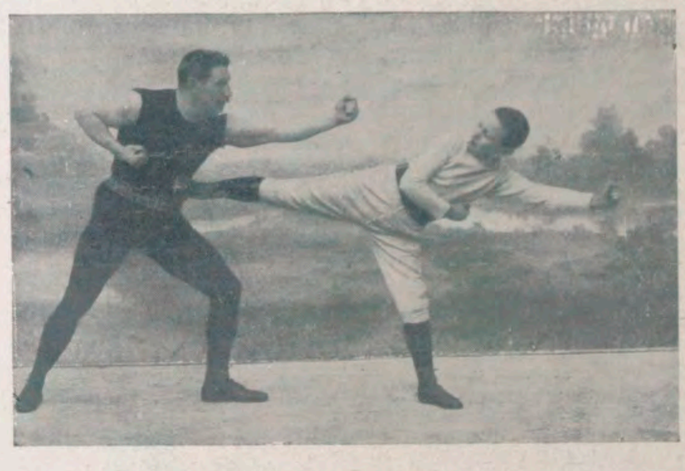
(Cliché Beau.)

PARADE EN DEHORS ET RIPOSTE DU COUP DE POING.

Assaut de bâton très amusant et très applaudi, entre MM. Moscovino et Flori, déjà cités en boxe française.

En somme, cette soirée a eu cela d'excellent de nous permettre de juger tous les styles. Car, en boxe, comme en escrime, et comme en toutes choses, du reste, il y a plusieurs écoles. Mais qu'importent ces dernières, pourvu que le geste soit bon !

GUSTAVE DE LAFRETÉ.



(Cliché Beau.)

SUR UNE ATTAQUE DU BRAS GAUCHE, COUP D'ARRÊT DE LA JAMBE DROITE AU CORPS.

(Cliché Beau.

PRISE DE JAMBE ET RIPOSTE D'UN COUP DE PIED BAS.

Trois Mois de Tournée Cycliste

SOUVENIRS DU CIRCUIT HIVERNAL (1)

III

LA TRAVERSÉE PAR ROUTE DE L'ALGÉRIE

Ce fut sur cette piste que nous donnâmes les trois journées de courses que notre programme comportait pour Oran et dont *le clou* était le « Grand Prix d'Oran », avec une allocation de 1,000 francs au vainqueur ! D'ailleurs, nous organisions partout des Grands Prix comme s'il en pleuvait, et c'était avec un aplomb extraordinaire que, dès notre arrivée dans une ville, nous couvrions les murs d'énormes affiches : « Grand Prix de Montpellier, Grand Prix de Murcie, Grand Prix de Narbonne ou Grand Prix d'Oran ! »

Naturellement, tous les coureurs de la localité ou de la région y prenaient part, ainsi que les coureurs du Circuit, et nous avions ainsi une course « sensationnelle » et qui obtenait presque

FINALE DU GRAND PRIX D'ORAN.
Grogna, Tommaselli, Beltrand, Banker.

toujours un gros succès. Je dois dire d'ailleurs que, contrairement à ce qu'on pourrait croire, nos champions disputaient les courses entre eux fort régulièrement, apportant même dans la lutte un amour-propre exagéré ! Si bien qu'une ou deux fois la paix du Circuit faillit être troublée par un ou deux mots un peu vifs, jetés dans l'amertume et l'excitation de la défaite. Rien de grave heureusement.

La finale du Grand Prix d'Oran réunit naturellement le trio qui commençait à devenir célèbre partout : Tommaselli, Grogna et Banker, plus un coureur oranais nommé Beltran, qui terminèrent dans cet ordre après une lutte palpitante.

(1) Voir les nos 25 et 26.

UN DÉPART DE COURSE AU VÉLODROME D'ORAN.

Au point de vue coureurs, nous emportâmes un assez mauvais souvenir d'Oran. Alors que leurs collègues nous avaient si bien reçus partout ailleurs, les champions (?) oranais ne trouvèrent rien de mieux que de former contre nous une sorte de syndicat, grâce auquel ils purent nous forcer à souscrire à certaines exigences financières absolument injustifiées.

Fort heureusement, l'accueil des autres cyclistes avec qui nous nous trouvâmes en rapport durant notre séjour à Oran, nous fit vite oublier ce petit contre-temps. Le correspondant du *Vélo*, M. Cognier, le directeur du vélodrome, M. Viala, ainsi qu'un négociant en cycles, M. Trant, Anglais établi à Oran depuis de longues années, et sa charmante famille, rivalisèrent de courtoisie à notre égard.

Par une chance étonnante, nous étions arrivés à Oran juste au moment des grandes fêtes données pour l'inauguration du monument élevé à la mémoire des héros de Sidi-Brahim. C'étaient les plus belles fêtes qu'on ait vues en Algérie depuis de longues années, et on s'était dérangé de toutes parts pour venir à Oran à cette occasion. Le défilé peut, d'ailleurs, donner une idée de la foule qui se trouva réunie à Oran à cette occasion.

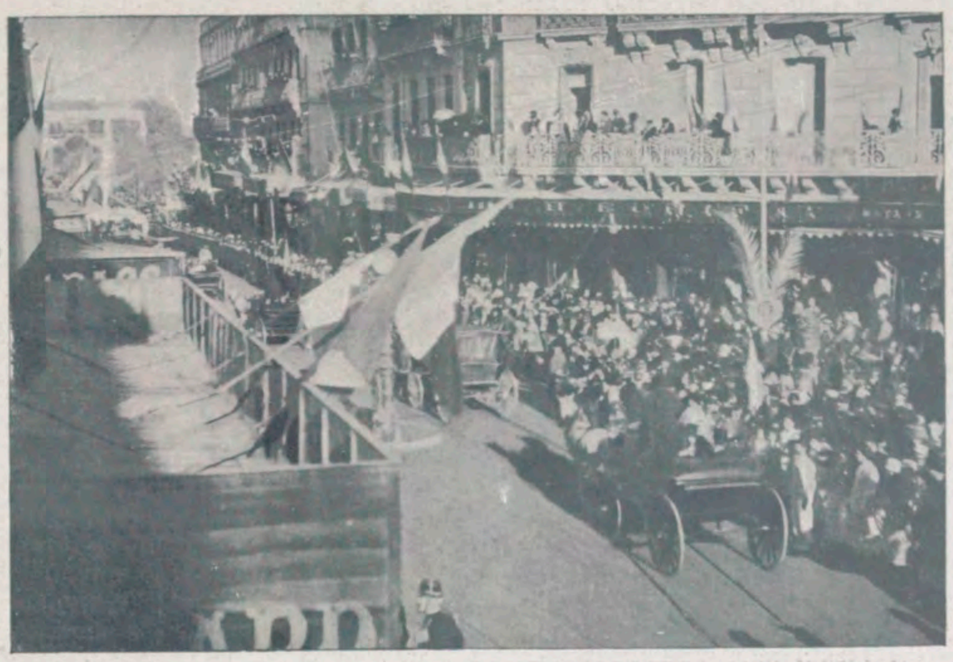
Outre ces fêtes qui durèrent trois jours, nos loisirs furent remplis par de nombreuses excursions en ville et aux environs dont certains côtés sont très pittoresques. Nous eûmes même la chance de visiter un superbe torpilleur, qui passa quelques jours en rade.

A coup sûr, l'incident le plus amusant de notre séjour à Oran fut celui dont un de nous se trouva être le héros et qui est illustré par une de nos gravures : l'achat d'un..... chameau par Tommaselli !

Ce diable d'Italien avait parfois les idées les plus baroques. Donc, un matin que nous nous promenions dans le quartier arabe, ne s'avisa-t-il pas d'entrer en négociations avec un malheureux indigène qui se rendait au marché accompagné de deux ou trois chameaux.

Tommaselli voulait absolument se rendre acquéreur d'un de ces quadrupèdes ; il en débattit le prix avec le propriétaire et, après une longue discussion, ils tombèrent d'accord sur le prix de 280 francs. Enthousiasmé de son achat, Tommaselli versa illico un acompte de 20 francs et, voulant retourner à l'hôtel chercher le reste de la somme, nous pria de garder son chameau en attendant. C'est alors que nous refusâmes tous quatre avec énergie de nous constituer le cornac d'un semblable animal, même durant une demi-heure. Ceci plongea l'excellent Italien dans une profonde rêverie ; en effet, si nous n'en voulions pas pendant un si court laps de temps, qu'en ferait-il, lui, pendant toute la journée et surtout au moment de reprendre nos pérégrinations vers de nouveaux lieux ?

Bref, son enthousiasme tomba en quelques minutes et, finalement il s'estima heureux de déclarer le marché nul en laissant entre les mains de l'Arabe le louis d'arrhes si imprudemment versé par lui !



A ORAN. — FÊTE DU MONUMENT DE SIDI-BRAHIM.

Là ne se bornèrent d'ailleurs pas les rapports de Tommaselli avec les indigènes. Il forma le *team* de jeunes Arabes chargés de vendre dans la ville le programme de nos réunions et vous pouvez voir par la photographie du groupe des vendeurs et du surveillant que cette équipe était peu ordinaire !

Le lundi 26 décembre nous vit reprendre le cours de nos voyages, après un séjour de près de deux semaines à Oran.

Cette fois, par exemple, nous partions par la

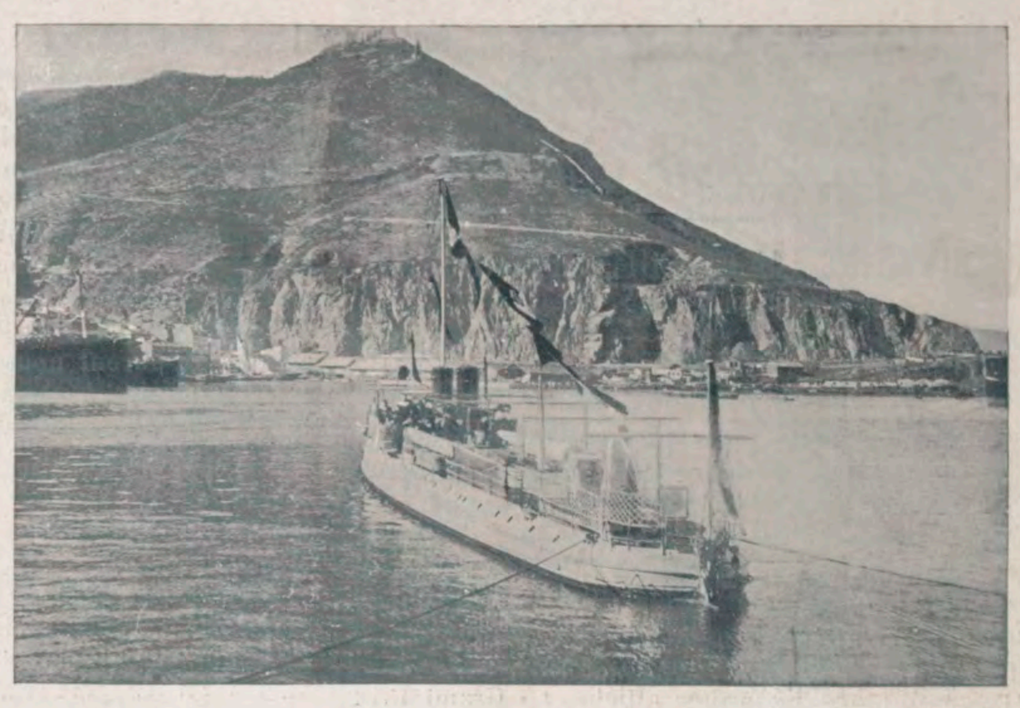
LES COURSES D'ORAN.
Nos marchands de programmes, sous la haute direction de Tommasell

route, avec la ferme intention d'effectuer la traversée entière de l'Algérie, de l'Ouest à l'Est. J'ajoute de suite que la majorité d'entre nous devait mener le projet à bonne fin.

En somme, de quoi s'agissait-il ? Tout simplement de faire un voyage de 1,000 kilomètres à vélo ce qui est arrivé à tous ceux qui ont un peu pédalé. Eh bien ! quoique ce n'aie l'air de rien, il faut croire que les cyclistes algériens considéraient notre tentative comme absolument extraordinaire, car jamais gens ne furent plus étonnés que la plupart de ceux qui furent au courant de notre voyage. Je

NOTRE DÉPART POUR LE GRAND VOYAGE ORAN-ALGER, ESCORTÉS PAR LES CYCLISTES ORANAIS.

TOMMASELLI ET SON CHAMEAU.
Le champion italien ayant acheté un chameau, s'en trouve fort embarrassé.



LA RADE D'ORAN.
Un torpilleur en escale.

dois ajouter, d'ailleurs, qu'il n'existe en Algérie pas plus de *deux ou trois cyclistes* ayant à leur actif une performance semblable. Bien mieux, personne ne l'ayant jusqu'ici jamais accomplie à tandem. Coquelle et moi pouvons revendiquer le titre de « recordmen de la traversée de l'Algérie à tandem ». C'est cela qui ferait bien sur nos cartes de visite !

Pour en revenir à notre départ d'Oran, je dois ajouter qu'il fut sensationnel ainsi qu'en témoigne la photographie ci-contre prise à la sortie de la ville. Tout Oran fut mis en émoi et un groupe de quinze cyclistes nous accompagna jusqu'au premier village ou chacun tourna bride, sauf le « père » Cognier qui, en routier intrépide, tenait à venir beaucoup plus loin avec nous.

A part notre accompagnateur, le lot des voyageurs se composait de Banker et Tommaselli à bicyclette et Coquelle et moi à tandem. Quant à Grogna, il continuait à préférer les charmes du train aux douceurs de la route.

La première journée se passa sans encombre : temps superbe, sauf un léger vent debout. Nous déjeunâmes à Arzew et parvînmes à coucher à Mostaganem, après avoir bien failli rester en route, retardés par une invitation sans façon, à une fête arabe rencontrée par nous sur le bord de la route. Il s'agissait du baptême d'un nouvel établissement agricole fondée là par un colon qui avait convié tous les cultivateurs indigènes du pays à venir l' « arroser » ; je vous prie de croire que les gaillards s'en acquittaient, et plus d'un, dût ce soir-là, avoir bien de la peine à retrouver son *douar*. Quant à nous, qui avions pris place d'office à la table des invités européens, nous avions également arrosé fort suffisamment la nouvelle propriété quand nous nous remîmes en selle.

Notre seconde journée de route, le lendemain, fut marquée par d'autres incidents. Partis de Mostaganem toujours avec M. Cognier, il nous fallut d'abord lutter contre un tel vent debout que notre compagnon resta en arrière avec Banker. Pour comble de malheur, pendant que nous autres trois étions à Relizane, où l'on devait déjeuner, le brave Américain, ignorant de nos étapes, passa seul le village, le brûla et se trouva ainsi seul en avant, perdu.

Quant à l'infortuné « père » Cognier, il arriva à une heure et demie au moment où nous finissions de déjeuner, complétement vanné par sa lutte contre le vent. Jamais, non, jamais, nous n'avions vu un homme « en tenir » une semblable « pipe », suivant l'expression cycliste. Il s'affala sur un banc, a bout de forces, nous déclarant qu'il allait prendre le train pour rentrer à Oran et eut beaucoup de peine à nous expliquer ce que Banker avait dû devenir.

Après avoir fait nos adieux à notre excellent ami, nous nous lançâmes enfin à la poursuite de l'Américain qui, durant tout ce temps-là, avait dû prendre une belle avance. Ce match-poursuite, d'un genre peu ordinaire, dura 86 *kilomètres*, de Relizane à Orléansville, et se termina par la victoire facile du Champion du Monde que nous retrouvâmes installé tranquillement dans un hôtel d'Orléansville. Comment ce diable de Banker avait-il pu arriver à trouver sa route sans encombre et à faire ainsi près de 25 lieues tout seul dans un pays dont il ignorait même la langue, voilà ce que, pour ma part, je n'ai jamais compris !

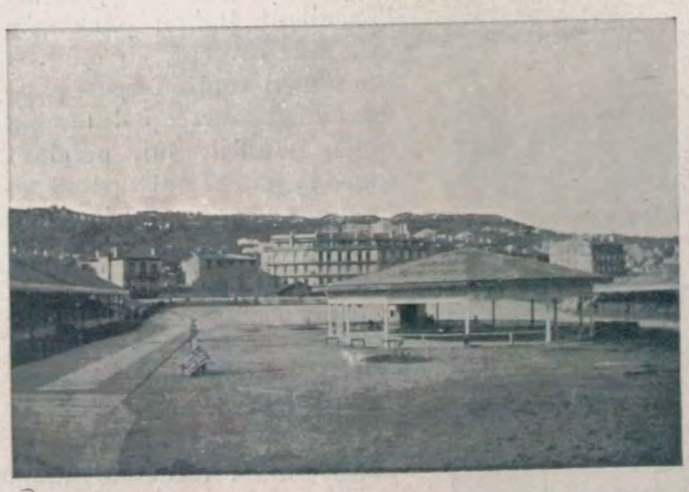
Je passerai rapidement sur les deux autres

UN INCIDENT DE ROUTE.
Nous tombons dans une fête arabe et y sommes invités d'office.

étapes de notre voyage Oran-Alger, car le récit en deviendrait fastidieux.

Le troisième jour nous vit coucher à Milianah, ville perchée tout en haut d'une côte formidable dont la descente, le matin du quatrième jour, est restée comme un des plus beaux souvenirs de notre voyage. Figurez-vous descendre, sans repos, sans trêve, pendant 25 kilomètres par une route en lacets à tournants brusques, mais au sol excellent, avec, d'un côté, un décor de collines immenses, de l'autre, une suite de vallées sauvages dont l'escarpement et la profondeur vous éblouissent.

Voilà la route de Milianah à Bourkika.



LE VÉLODROME D'ALGER. — VUE GÉNÉRALE.

Ce jour-là, jeudi, nous déjeunâmes à Blidah et à 7 heures du soir, c'est-à-dire à la nuit noire, nous faisions notre entrée à Alger où nous attendaient fort aimablement plusieurs cyclistes prévenus de notre arrivée.

Nous avions ainsi parcouru tout près de 500 kilomètres en quatre jours, voyageant en vrais touristes, sans trop nous presser et admirant consciencieusement tout ce que nous avions à admirer dans ce pays, si plein d'imprévu et si sauvage, que peu de gens, en somme, ont traversé comme nous. Mais je me réserve de revenir plus tard sur nos impressions de route, car il nous reste encore à faire la moitié du long ruban que nous nous sommes proposés de parcourir. Cependant, je ne veux pas attendre davantage pour constater l'état superbe des routes; en Algérie, contrairement a une légende absurde, les routes principales comme celles que nous parcourûmes sont excellentes, aussi bonnes par le fait que les meilleures de nos routes françaises.

J'ai dit plus haut que notre arrivée à Alger etait attendue avec impatience; la capitale de l'Algérie est, en effet, très sportive et se faisait un plaisir d'applaudir les performances de champions aussi connus que les nôtres. Aussi, dès les premiers jours de notre arrivée, y eut-il affluence au vélodrome pour assister à l'entraînement de nos cracks.

Le vélodrome d'Alger est un établissement sportif de premier ordre, à coup sûr un des plus beaux que nous vîmes durant le Circuit; la piste, 333 mètres, en ciment, est excessivement bien dessinée et se prête aux plus grandes vitesses ; elle a été faite d'après les plans de M. Forestier, le conservateur du bois de Boulogne et le spécialiste bien connu, qui la considère comme une de ses meilleures créations.

(*La suite au prochain numéro.*) VICTOR BREYER.

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Le Père des Démontables.

LES ATELIERS VINET
MONTAGE et RÉPARATIONS
Pour AUTOMOBILES
Téléph. 526-90 — 25, RUE BRUNEL